



## Compagnie Ferroviarie Merci private - 3

Prosegue la rassegna schematica delle imprese ferroviarie merci private, analizzando come di consueto una nazionale ed una estera: oggi è la volta di Rail One e BRKS.

### Rail One

#### Società.

La "Rail One SpA" dal 2005 offre un servizio di trasporto ferroviario di tipo tradizionale ed intermodale. Con sede a Chieti e 30 dipendenti nell'organico, la società fa parte del Gruppo Toto Costruzioni Generali, che da oltre trent'anni realizza opere infrastrutturali complesse.

#### Servizi.

Opera su una rete di oltre 7.000 chilometri, con particolare riferimento

alla dorsale adriatica ed a quella tirrenica, da Chiasso fino all'estremo sud, nonché verso i porti italiani.

#### Flotta.

Il parco veicolare è composto da tre locomotive elettriche E 474 prodotte da Siemens con operabilità sia in Italia che in Svizzera, nonché da una locomotiva diesel G 2000 di fabbricazione Vossloh.

### BRKS (Bratislava Rail)

#### Società.

"Bratislava Rail a.s." è stata fondata nel 2004, ma l'attività di trazione vera e propria è cominciata nel 2010, mentre dal 2011 ha assorbito perso-

so la propria licenza per problemi finanziari.

Con sede a Bratislava, BRKS effettua la trazione di treni merci sia in Repubblica Slovacca che in Repubblica Ceca, in quest'ultimo Paese con la licenza di Loko Trains.

#### Servizi.

Questa società slovacca garantisce la trazione di convogli merci sull'asse trasversale di Cechia e Slovacchia verso il confine tedesco di Bad Schandau, polacco di Chalupki/Petrovice ed ungherese di Rajka/Komarov/Sturovo, con una specializzazione nelle merceologie dell'acciaio, coke e prodotti petroliferi.

#### Flotta.

BRKS dispone nel proprio parco veicoli di una locomotiva diesel-elettrica Alstom 75100, due locomotive elettriche Skoda Pilsen adatte alla linea a 3kV, cinque locomotive diesel-elettriche CKD classe 740/742; a noleggio vi sono le Eurorunner ER20 (Hercules). Oltre 100 sono invece i carri tipo Eaos a noleggio a lungo termine, per il trasporto di coke per la ArcelorMittal.

Alessandro Fanutti



E 474 di Rail One (fonte Drehscheibe-forum.de)



La E 474.101 di Rail One in sosta a Udine il 27 agosto 2012 (foto M. Zamolo)



Hercules ER20 di BRKS (fonte Skyscrapercity.com)

## Soppressi gli Autozug dalla Germania per Villach

Tempi davvero duri per i treni a lunga percorrenza con materiale ordinario, ancor più se offrono anche il servizio di auto al seguito: uno dopo l'altro stanno scomparendo dagli orari ferroviari dei vari Paesi europei. L'ultimo in ordine di tempo è l'Auto-reisezug Villach-Hamburg della DB che martedì 30 settembre 2014 per l'ultima volta ha lasciato la Ostbahnhof della città carinziana, con a bordo 240 passeggeri e 70 autovetture, dirette, oltre che nella metropoli anseatica, anche a Hildesheim e Düsseldorf, dove vengono staccati alcuni dei carri auto DD che formano il convoglio: non più redditizio è la motivazione fornita dalla Deutsche Bahn.

E quello del 30 settembre è stato anche l'ultimo Autozug della Deutsche Bahn a collegare Villach con la Germania: la DB ha infatti deciso di cancellare ogni collegamento di questo genere con la Carinzia, meta alpina privilegiata di viaggiatori provenienti anche da Danimarca, Belgio e Gran Bretagna, per i quali il treno

**DB AutoZug AZ 13319**

**Dortmund Hbf -  
Düsseldorf Hbf - Neu Isenburg -  
Villach Ost**

*Gli Autozug sono già storia*

era l'unico sistema per effettuare percorrenze così lunghe senza viaggiare esclusivamente con l'auto, in particolare se si tratta di persone anziane.

Forse, ma non è detto che venga realizzato, in futuro le auto viaggeranno separate dai viaggiatori tramite bisarche su strada, similmente a quanto già fatto con i collegamenti DB interni alla Germania, in passato svolti con gli Autozug.

Considerato che anche i collegamenti con auto al seguito gestiti dalle ÖBB verso Vienna sono "saltati" con l'immissione in linea dei RailJet,

desolatamente ora a Villach resta un solo collegamento di auto al seguito, quello per Feldkirch, in composizione al treno notturno EN 414 Belgrado-Zurigo, via Villach appunto: ma il carico delle auto avviene con le rampe che si trovano a fianco del primo binario della Hauptbahnhof, mentre per gli Autozug DB si utilizzava l'apposito terminal della Ostbahnhof, che si trova sulla Udinestrasse, a est della stazione principale di Villach, struttura che ormai verrà utilizzata solo sporadicamente per i treni con auto al seguito "Optima Express" Villach-Edirne in Turchia, composti esclusivamente da materiale delle Ferrovie Bulgare BDZ.

Per quanto riguarda il resto dell'Austria, sopravvivono ancora i collegamenti con auto al seguito gestiti dalle ÖBB Graz-Feldkirch, il citato Villach-Feldkirch, Vienna-Feldkirch, Vienna-Innsbruck, Vienna-Amburgo, Vienna-Livorno e Vienna-Verona, quest'ultimo di recente istituzione.

Alessandro Fanutti



*Treno per Edirne in sosta a Villach Ost - agosto 2001 (foto A. Fanutti)*



*Carri auto per Vienna in manovra a Villach Hbf - agosto 2001 (foto A. Fanutti)*

## Henry sui treni austriaci

Accanto alla Express Catering & Restaurant GmbH di Vienna che gestisce il servizio ristorante su alcuni convogli austriaci, si vedono ora anche in Italia le carrozze ristorante ÖBB con i loghi della Henry am Zug GmbH di Vienna, che copre il servizio di catering su 160 treni ogni giorno.

Alessandro Fanutti

*Henry am Zug  
a Verona  
il 5 dicembre  
2014  
(foto A.  
Fanutti)*





# Il nuovo orario ferroviario 2015 in Austria

Il nuovo orario ferroviario austriaco 2015, dal 14 dicembre 2014, si presenta con un biglietto da visita di tutto rispetto: ovvero la nuova stazione centrale di Vienna, Wien Hauptbahnhof, costruita con la velocità di un TGV sulle macerie della demolita e storica Südbahnhof, che era stazione di testa.

La nuova Hauptbahnhof si estende su una superficie di un milione di metri quadri, a regime vedrà un traffico di oltre 1.000 treni al giorno per 145 mila passeggeri giornalieri, è stata costruita in soli 5 anni di lavoro per una spesa totale di 850 milioni di euro: è stata aperta ufficialmente al traffico il 14 dicembre 2014, esattamente 5 anni dopo la data di chiusura della Südbahnhof, avvenuta alla mezzanotte del 14 dicembre 2009 e dalla storica stazione capolinea della ferrovia meridionale, erediterà la scultura del Leone di San Marco, scolpito in pietra e posizionato nell'atrio centrale, simbolo dell'Alto Adriatico di cui Vienna è stata per secoli la signora per eccellenza.

Ebbene, con il cambio di orario la nuova Hauptbahnhof, stazione passante, diventa il capolinea di tutti i collegamenti verso Stiria, Carinzia, Italia, Slovenia, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacca, Polonia, treni notturni e treni con auto al seguito; vi faranno altresì sosta i RailJet bi-orari della relazione Monaco di Baviera-Budapest, senza tuttavia perdere la fermata alla Westbahnhof; i

*Taurus e RailJet hanno relegato le ex 1044 ai servizi per i pendolari (Faak am See, 25 aprile 2013 - foto A. Fanutti)*



collegamenti dalla Germania svolti con ICE, dalla Hauptbahnhof proseguiranno poi fino alla stazione dell'aeroporto viennese.

Per quanto riguarda le novità nei collegamenti, da Vienna viene introdotto un nuovo treno notturno verso Colonia e Düsseldorf, con le numerazioni 420 e 421.

Sulle relazioni Vienna-Praga e Vienna-Bрно vengono introdotti i complessi di RailJet, con risparmi di percorrenza rispettivamente di 39 minuti e 34 minuti rispetto ai precedenti IC con materiale classico; tra l'altro, entrambe queste relazioni con il nuovo materiale rotabile, vengono ora estese fino a Graz, con una frequenza bi-oraria e 3 composizioni RailJet delle ÖBB e 7 composizioni RailJet delle ČD (analoghi agli austriaci, ma di colore azzurro) in servizio.

Su Villaco, resta il collegamento diretto con Vienna ogni due ore, ma due composizioni di materiale IC ordinario vengono sostituite con RailJet.

Gli Eurocity Vienna-Venezia mantengono gli stessi orari, ma acquistano la carrozza ristorante come nuova offerta per i viaggiatori (resta l'interdizione al traffico interno all'Italia).

Gli ICE tedeschi diretti all'aeroporto di Vienna, entrando in Austria attraverso il valico di Passau con frequenza bi-oraria, consentiranno di collegare Linz ed il terminal aeroportuale viennese in soli un'ora e 47 minuti di percorrenza.

Nuova cadenza oraria di tutti gli IC tra Vienna e Salisburgo, grazie alla soppressione dell'IC con auto al seguito che era limitato a 160 km/h contro i 200 km/h ammessi dalla linea; come tale, il servizio di auto al seguito resta solo verso Feldkirch ma con il classico Euronight diretto a Bregenz.

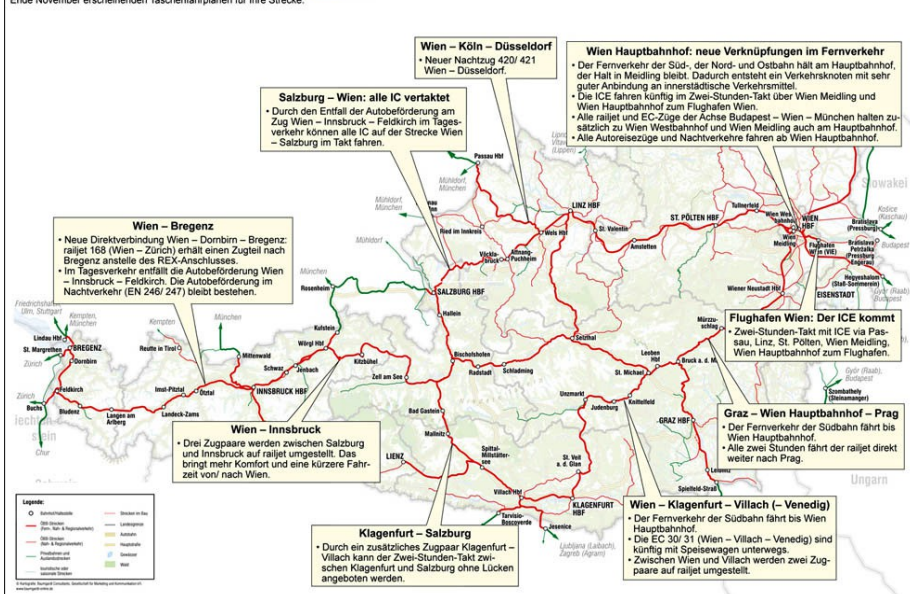
Ridotti di oltre un'ora i tempi di percorrenza degli Eurocity Vienna-Varsavia, uno dei quali viene ora prolungato fino a Gdynia via Danzica, creando per la prima volta un collegamento diretto con il mar Baltico.

Tre coppie di collegamenti IC tra Salisburgo e Bregenz vengono sostituite con composizioni di RailJet ed una riduzione nei tempi di percorrenza di 34 minuti.

Il RailJet n. 168 Vienna-Zurigo viaggerà con il nuovo orario in doppia composizione a comando multiplo: il

## Fahrplanwechsel 2014/2015: Österreich im Überblick

Details entnehmen Sie bitte der ÖBB-Fahrplanauskunft SCOTTY auf [oebb.at](http://oebb.at) oder den Ende November erscheinenden Taschenfahrplänen für Ihre Strecke.



Le variazioni dell'orario ÖBB 2015

convoglio verrà poi diviso a Feldkirch, dove il primo RailJet proseguirà verso la Svizzera ed il secondo verso Bregenz, aggiungendo quindi un ulteriore collegamento diretto tra le due città estreme dell'Austria. Tra Klagenfurt e Salisburgo, introducendo in orario un nuovo IC, si viene a creare una frequenza bi-oraria nei collegamenti tra le due città. Sull'Eurocity Graz-Zurigo viene introdotta la caratteristica vettura pano-

ramica delle SBB (biglietto di 1° classe), proprio per favorire l'ammirazione dello splendido paesaggio che caratterizza l'intero percorso di questo treno che corre quasi sempre in mezzo alle Alpi.

La richiesta di ripristinare un collegamento diretto tra Innsbruck e Lienz via Valpusteria, non è stata accolta, ma con i nuovi treni diretti Lienz-Forzezza svolti con i Flirt della SAD, sarà comunque possibile raggiunge-

re Innsbruck 7 volte al giorno, cambiando appunto treno nella stazione sudtirolese posta sulla linea del Brennero.

Una curiosità, infine: i convogli RailJet non hanno lo scomparto per le biciclette e di conseguenza i cicloturisti potranno usufruire per i loro spostamenti solo dei treni notturni per le lunghe tratte e di quelli pendolari per le tratte intermedie.

Alessandro Fanutti

## Il nuovo orario ferroviario 2015 in Slovenia

Il nuovo orario ferroviario sloveno 2015 introduce diverse novità in campo internazionale.

Nella parte orientale del Paese, vengono riaperti al traffico passeggeri due valichi ferroviari con la Croazia: si tratta di quello di Rogatec, sul quale vengono introdotte due coppie di collegamenti tra Celje (SLO) e Đurmanec (HR) e quello di Center, sul quale vi saranno tre coppie di collegamenti tra Ormož (SLO) e Čakovec (HR); da qui al sabato, attraverso il valico di Mursko Središče, vi sarà anche un collegamento con Lendava, località slovena che si trova su una linea completamente separata dal resto della rete SŽ in quanto tagliata nel 1991 dal nuovo confine sloveno-croato creato dopo la dissoluzione dell'ex Jugoslavia.

Da Lubiana a Villa Opicina vengono introdotti 5 collegamenti che trovano prosecuzione verso Trieste con gli autobus urbani, facendo venir meno la precedente interruzione del collegamento diretto che si verificava nella stazione di Sežana.

L'Euronight Zagabria-Lubiana-Zurigo

avrà ora in composizione anche carri per il servizio di auto al seguito.

Accanto ai precedenti quattro collegamenti Lubiana-Zagabria, l'orario 2015 porta un nuovo collegamento notturno Lubiana-Belgrado, con coincidenze nella capitale serba verso Podgorica, Bar, Niš e Skopje.

Nel periodo estivo, confermato il collegamento Lubiana-Pola attraverso il valico di Buzet.

Viene introdotto un nuovo collegamento Lubiana-Budapest, via Murska Sobota-Veszprem, con trasporto biciclette tutto l'anno.

L'Euronight Monaco-Lubiana-Zagabria non ha più le carrozze dirette su Budapest, bensì la coincidenza nella capitale croata con un nuovo treno diretto in Ungheria.

Dal 27 giugno al 30 agosto 2015 collegamento estivo notturno Budapest-Lubiana-Capodistria, via Hodos, anche con carrozze letti Mosca-Koper delle RDZ.

L'orario sloveno mette poi in risalto i nuovi 6 collegamenti quotidiani Graz-Praga con i RailJet, che permettono con i treni che arrivano da Maribor, di raggiungere più volte al giorno dalla Slovenia, non solo la Repubblica Ceca, ma anche Vienna nella sua nuova Hauptbahnhof.

Nessuna variazione è prevista per i collegamenti sulla Germania rispetto all'orario 2014.

Sulla ferrovia Transalpina sono confermati i 7 collegamenti feriali e i 4 festivi tra Jesenice e Nova Gorica.

Alessandro Fanutti

*A destra: treno estivo  
Maribor-Pola  
a Rakitovec con  
locomotiva 664-103 SŽ  
e a Pola con  
locomotiva 062 036 HŽ  
11 luglio 2009  
(foto C. Canton)*



*La Transalpina a Bohinjska Bistrica il 18 agosto 2011  
(foto A. Fanutti)*





# Il “Tram” di Mestre si allunga fino a Marghera

Dal 12 settembre 2014 il “tram” di Mestre si è allungato fino al centro commerciale “Panorama” di Marghera, per un ulteriore tratto di 4 chilometri e otto fermate, che porta così l'intera linea oggi in esercizio alla lunghezza di 10 chilometri.

Il servizio di Mestre-Marghera è denominato provvisoriamente T1, arriva fino al centro commerciale Panorama-Salomonio a sud ovest di Marghera, sottopassando il grande piazzale della stazione di Mestre alla fine della via Cappuccina, con due ap-

posite rampe di accesso.

Nel sottopasso è stata creata la fermata di “Mestre stazione ferroviaria”, direttamente collegata con questa (dalla banchina del binario 1) e con il sovrastante piazzale (ora riqualificato) per le fermate degli autobus urbani ed extraurbani.

I lavori della nuova tratta in servizio hanno avuto vita alquanto travagliata, da ultimo perturbati da problemi di geometria della rampa lato Mestre.

Il servizio ha cadenza di 10 minuti, dalle ore 6,00 alle ore 21,00 ed impiega circa 40 minuti a compiere l'intero percorso; è esercitato con 20 complessi del tipo STE4 (4 elementi, per un lunghezza totale di 32 metri a convoglio).

In avanzato stato di esecuzione sono i lavori che porteranno il Trans-



*T1 diretto a Marghera-Panorama proveniente da via Olivi a Mestre*

Entrato in servizio nel 2010, inizialmente il servizio, svolto con vetture del tipo Translohr (sistema di guida vincolata su gomma), era limitato alla tratta di 6 chilometri tra la frazione di Favaro-Monte Celo (ad est di Mestre) e la fermata di Sernaglia, in prossimità della stazione ferroviaria di Mestre lungo la via Cappuccina (capolinea provvisorio).

Sistemi di trasporto pubblico del tipo Translohr sono già in servizio a Clermont-Ferrand, Padova, Shanghai, Tianjin e Parigi, mentre una linea di 5 chilometri è in costruzione a Medellin: tale sistema non ha nessuna possibilità di circolare svincolato dalla rotaia centrale e pertanto è privo di sterzo, mentre l'alimentazione elettrica arriva dalla linea area il cui contatto avviene con un normale pantografo. La velocità massima è di 70 chilometri orari.

*T1 diretto a Favaro sulla rampa del sottopasso ferroviario*



*T1 diretto a Marghera-Panorama all'imbocco del sottopasso ferroviario*



*La fermata sotterranea di Mestre Stazione (tutte foto di A. Fanutti 25 settembre 2014)*

lohr fino a piazzale Roma a Venezia, partendo da Favaro-Monte Celo, passando per Mestre centro-piazzale Cialdini, per poi proseguire attraverso via Forte Marghera, San Giuliano e lungo il ponte della Libertà fino a Venezia, con apertura prevista in primavera 2015.

Questa linea sarà denominata T1, mentre T2 diventerà il tratto (ora già in funzione) tra Mestre Centro-piazzale Cialdini-Mestre ferrovia-Marghera-Panorama.

Alessandro Fanutti

## Saccheggiate le auto al seguito sull'EN Vienna-Bregenz

Succede, purtroppo, anche nell'"Austria felix": la notte del 28 novembre 2014 dieci vetture caricate sui carri per auto al seguito in composizione all'Euronight n. 246 Vienna-Bregenz sono state saccheggiate da ignoti, che dopo aver infranto i finestrini, hanno rubato tutto ciò che potevano dall'interno, per un valore che secondo la Polizia del Land Vorarlberg non è ancora quantificabile.

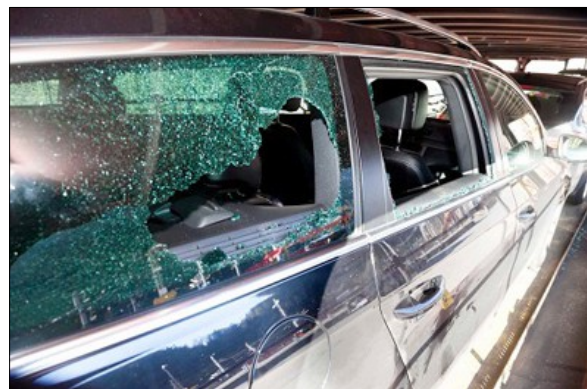
Tutte le vetture danneggiate si trovavano al piano inferiore del carro DD per le auto al seguito, che copre la relazione Vienna-Feldkirch, in composizione all'Euronight diretto a Bre-

genz; le vetture che invece si trovavano al piano superiore del carro non sono state toccate.

Secondo la Polizia, che è stata chiamata dopo la scoperta dei furti avvenuta all'arrivo alle ore 8,00 alla stazione di Feldkirch, l'azione dei malviventi è stata sicuramente compiuta mentre il treno attraversava la linea dell'Arlberg, in quanto in quella tratta la velocità massima ammessa è di soli 60 km/h per un lungo tratto. La Polizia segnala che è già il secondo caso che si verifica in Austria nel corso del 2014, tanto che il fenomeno di questi furti è ben conosciuto e diffuso anche in altri Paesi (Italia, per i treni diretti al sud, quando circolavano: si ricorda il caso dell'Exp Villa San Giovanni-Milano San Cristoforo arrivato il 5 gennaio



La Polizia austriaca alla stazione di Feldkirch il 28 ottobre 2014  
(fonte [www.vorarlberg.orf.at](http://www.vorarlberg.orf.at))



## Nuovo servizio ferroviario Cina-Spagna

Dopo i servizi ferroviari Cina-Germania, già a regime da un paio di anni, ecco che sull'orizzonte dei binari Asia-Europa si affacciano i nuovi collegamenti Cina-Spagna.

Per merito della IRS Interrail Services GmbH di Berlino, in collaborazione con le Ferrovie Cinesi e la DB Intermodal, il 18 novembre 2014 è partito dal terminal di Yiwu, nella regione cinese dello Zhejiang, il primo convoglio di container diretto a Madrid, tutto via ferrovia.

Si tratta di un viaggio lungo 13.000 chilometri, che viene percorso in 19/21 giorni di viaggio attraverso il Kazakistan, la Russia, la Bielorussia, la Polonia, la Germania e la Francia, con una periodicità prevista per il 2015 di due convogli al mese.

Il trasporto containerizzato riguarderà prevalentemente piccoli beni di consumo, per i quali la città di Yiwu è considerato il mercato all'ingrosso più grande del mondo.

La IRS Interrail Services è stata fon-

data nel 2000, fa parte dell'Interrail Group ed è specializzata nel traffico combinato nella Comunità degli Stati Indipendenti (Russia, Ucraina, Bielorussia, Georgia, Turkmenistan) ed in Mongolia. A. Fanutti



Il primo treno Cina-Spagna  
(fonte IRS Interrail Services)

## Ostelli su rotaia

L'imprenditore croato Zvonko Momčilović, figlio di ferrovieri ed appassionato di treni, sta organizzando una serie di ostelli su vagoni nelle stazioni di Zagabria, Spalato, Zara, Sebenico, Fiume e Pola. Acquisirà vecchie carrozze all'estero, perché quelle croate sono in condizioni precarie, e le ristrutturerà ricavando all'interno undici scompartimenti, nel primo dei quali sarà ricavata la reception, in ognuno degli altri ci saranno tre letti, uno fisso e due pie-

ghevoli, e i servizi. Ogni "convoglio" sarà composto da tre vetture per un totale di 90 posti letto. Le tariffe saranno di 15,00 euro per il letto fisso, 10,00 per il letto intermedio e 5,00 per quello superiore, quindi si potrà affittare l'intero scompartimento per 30,00 euro. L'offerta è rivolta principalmente al pubblico giovane che ha meno disponibilità finanziarie e meno esigenze in fatto di comodità. Si prevede che l'investimento sarà di 2,5-3 milioni di euro. I vagoni saranno posti su binari morti affittati dalle ferrovie croate. Claudio Canton



## Galleria fotografica Zagabria

Sul numero 73 de **il tender** è stato pubblicato l'articolo, con relative foto, sull'incontro dei modellisti centroeuropei che si è tenuto a Zagabria il 1° giugno. In questa pagina vengono ora pubblicate le foto di mezzi su rotaia realizzate da Daniele De Anna lo stesso giorno.



A sinistra dall'alto:

- Locomotiva a vapore 125-052 monumentata nella stazione di Zagabria
- Locomotiva elettrica 1142 delle ferrovie croate di costruzione Končar anni '80

- Carrozza di 2ª classe per treni internazionali

A destra dall'alto:

- Prototipo della nuova elettromotrice 6112 101 della ditta croata Končar
- Automotrice e rimorchiata della serie 7121 HŽ costruite dalla ditta Đuro Đaković Holding d.d. di Slavonski Brod
- Tram Tatra T4 e tram Crotram TMK 2200



## Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

L'orario ferroviario 2015 del Friuli Venezia Giulia ha visto praticamente una riconferma di quello già in vigore, ci sono stati solo alcuni adeguamenti di pochi minuti su alcuni treni. Sulla linea Udine-Tarvisio sono stati incorporati i ritardi dovuti ai lavori di manutenzione straordinaria. Riconfermate pure le Frecce, gli altri collegamenti a lunga percorrenza e il Micotra ai quali la regione contribuisce finanziariamente. Un ritocco dell'1,2%, dovuto all'adeguamento all'inflazione, è stato applicato alle tariffe e sono state applicate nuove agevolazioni per le famiglie numerose e le comitive.

I pendolari non hanno però gradito la riconferma degli orari perché nessuna delle loro richieste di adeguamento è stata accolta, mentre la situazione del servizio rimane invariata con le solite problematiche. Così, per protesta, i comitati dei pendolari hanno disertato un incontro convocato dall'assessore regionale. Lo stesso assessore ha anche fatto notare che il FVG è una delle poche regioni che non ha effettuato tagli e contenuto gli aumenti, altra affermazione non gradita ai pendolari.

Tra i disservizi successi in autunno si segnala il sovraffollamento dei treni sulla Udine-Venezia la mattina del 6 ottobre dovuta al guasto di due convogli Vivalto avvenuto la sera prima; questo fatto ha comportato la soppressione di un treno e la sostituzione di un altro con un Flirt che, come ammesso da Trenitalia, non ha la stessa capienza di un Vivalto. La stessa Trenitalia si è scusata con i viaggiatori promettendo maggiore manutenzione ai mezzi e di garantire la composizione dei treni anche in caso di guasti.

Proteste si sono avute anche dai professori che insegnano a Tarvisio e che usano il Micotra per raggiungere la località a causa dei continui ritardi. La FUC, scusandosi con i viaggiatori, ha attribuito la causa ai lavori in corso sulla Pontebbana che impongono la circolazione su un solo binario da Pontebba a Ugovizza. E a proposito di Ugovizza, si registra un rimpallo di responsabilità tra i comuni della zona e RFI riguardo alla chiusura della sala d'aspetto. RFI ri-

badisce che ha deciso di chiudere tutte le stazioni con meno di 500 passeggeri giornalieri per una questione di costi e di avere offerto in comodato gratuito ai comuni la gestione delle sale d'aspetto. I comuni ribattono affermando che non è di loro competenza pagare il servizio ai loro clienti. Ed intanto i viaggiatori attendono il treno al freddo.

La regione FVG ha finalmente dato il via libera allo studio di fattibilità per il recupero della Pedemontana. La FUC ha tempo 6 mesi per presentare le sue osservazioni, si presume entro maggio 2015. I pendolari non sono però d'accordo sull'incarico alla FUC per un presunto conflitto di interessi, visto che nel caso lo studio esprimesse un parere favorevole alla riapertura la stessa FUC dovrebbe gestire la linea.

Intanto sulla pagina Facebook "La ferrovia pedemontana" un iscritto ha segnalato di avere sentito a Budoia la mattina del 22 ottobre il fischio di un treno. Con un successivo sopralluogo ha verificato che c'erano tracce del passaggio di un mezzo sulle rotaie arrugginite e che gli arbusti, già cresciuti spontaneamente sui binari, erano divelti o piegati. Ha anche segnalato che erano stati tagliati alcuni alberi pericolanti sul ciglio della ferrovia. Probabilmente una squadra di RFI era intervenuta proprio per tagliare per sicurezza gli alberi pericolanti.

Il 12 settembre la società Ferrovie Udine Cividale ha ricevuto da ANSF un nuovo Certificato di Sicurezza, aggiornato rispetto al precedente per l'utilizzo di nuove tipologie di rotaie. Nella fattispecie la FUC potrà utilizzare, oltre alla flotta già a disposizione, anche locomotive diesel tipo D100 per attività di manovra e treni in linea per trasporto merci.

Il ministro alle infrastrutture intende organizzare un tavolo tecnico tra la regione FVG e RFI per discutere della TAV. I comitati No TAV invece ribadiscono l'inutilità dell'opera e consigliano il potenziamento dell'esistente. Il comitato di Bagnaria Arsa ritiene inutile anche il raddoppio della Udine-Cervignano sia per i costi sia perché non se ne vede la necessità visto che il traffico sulla linea è esiguo.

Non si hanno ancora notizie riguardo al bando di gara per l'appalto del servizio ferroviario regionale, è stato solo avviato quello per il trasporto su gomma. Ma già per questo c'è stato un ricorso al Tar da parte di una società del gruppo FS, con relativa sospensione dello stesso in attesa della decisione del tribunale.

Secondo i calcoli del Movimento 5 Stelle i nuovi convogli CAF, sempre in attesa di collaudo, sono costati alle casse regionali 30.000 euro per ogni posto a sedere offerto. Perciò si chiedono: non era meglio comprare convogli Vivalto che costano 13.600 euro a posto risparmiando così quasi un terzo della somma spesa per i CAF a parità di posti offerti?

Nel progetto di ristrutturazione dei presidi di polizia è anche prevista la soppressione dei posti Polfer nelle stazioni di Tarvisio BV, Gemona, Cervignano e Casarsa. Ci sono già state molte proteste tra gli amministratori e gli abitanti delle località perché presumono che ci sarà una diminuzione della sicurezza sia in ferrovia che nel territorio.

Il comune di Amaro, la Comunità montana ed il Cosint (Consorzio per lo sviluppo industriale di Tolmezzo) hanno predisposto un progetto per trasformare la vecchia ferrovia Carnia-Tolmezzo in pista ciclabile. La nuova associazione nata per mantenere in vita questa linea come ferrovia turistica ha affermato che non ha nulla in contrario alla pista ciclabile, basta che non si tocchino i binari e che le due proposte convivano. Poco prima di Natale la Regione ha deciso che la destinazione d'uso della linea rimanga ferroviaria, quindi bloccando per il momento il progetto della ciclabile. L'associazione "Vecchi binari FVG", soddisfatta della decisione, ha anche dichiarato di avere ottenuto in comodato d'uso dalla provincia di Bologna la locomotiva a vapore SV 321, l'ultima a lasciare la linea dopo la sua chiusura, e magari di rimetterla anche in funzione. Lascia perplessi la possibilità di un ripristino della linea, anche per questioni tecniche, visto che la FTMCT, purtroppo, in dieci anni di attività non è riuscita nello stesso intento. Inoltre, come diceva Lubrano, sorge spontanea la domanda: chi finanzie-



rebbe, visti i tempi, quest'opera, considerato che per il ripristino della linea e del materiale rotabile servono ingenti risorse?

Nuova protesta a Udine che vede ancora una volta, ma indirettamente, coinvolta la ferrovia. Infatti gli abitanti nelle vie che si trovano a sud della stazione si sentono "schiavi della ferrovia" perché le strade sono prese d'assalto dai pendolari per parcheggiare le loro auto. Ogni metro delle vie viene occupato, qualche volta anche impedendo l'accesso alle case o le manovre essendo le strade strette. Il comune ha assicurato un intervento con una sistemazione della zona, una maggiore segnaletica e l'istituzione di sensi unici.

Più di qualche volta la stazione di Udine è stata utilizzata per ospitare durante la notte i profughi che arrivano in città, generalmente dal valico di Tarvisio, per chiedere asilo politico. In genere viene usata quando tutti i posti disponibili nelle apposite strutture sono occupati. La prima volta è successo agli inizi di dicembre perché queste persone si erano

accampate in un vecchio edificio abbandonato e fatiscente che è stato abbattuto dai proprietari.

Per due volte in ottobre il passaggio a livello di Scodovacca, frazione di Cervignano, è rimasto chiuso a lungo, un'ora la prima volta per un guasto in linea e quasi due la seconda a causa di lavori sulla ferrovia che impongono un drastico rallentamento ai treni, causando qualche volta un intasamento di convogli. Il problema, che ha esasperato non solo gli automobilisti, nasce perché l'altro accesso al paese è bloccato a causa dei lavori di costruzione di una rotatoria, quindi per gli abitanti era impossibile muoversi sia in entrata che in uscita.

Alle due del mattino del 31 ottobre un passante ha notato un'auto con il motore acceso e con il conducente accasciato sul volante ferma sul passaggio a livello del Bearzi a Udine (uno di quelli incriminati dal comitato anti-treni. N.d.R.). Ha quindi trasportato fuori dall'abitacolo l'autista ed altre persone hanno spostato la macchina; poco dopo è passato un merci. La polizia intervenuta sul posto

ha verificato che l'uomo era completamente ubriaco, tanto da non reggersi in piedi e da non accorgersi dove si era fermato.

Nella notte tra il 17 e il 18 novembre, a causa delle forti piogge di quei giorni, si è verificato uno smottamento di terreno nel cantiere di un sottopasso in costruzione a Strassoldo sulla linea Palmanova-Cervignano, sottopasso che viene realizzato con il metodo scatolare, cioè con la costruzione della struttura a parte, con la stessa che poi viene spinta sotto i binari in modo da interrompere il meno possibile la ferrovia. Per precauzione la circolazione dei treni è stata sospesa in attesa dei lavori di sistemazione durati 2 giorni ed il 20 la situazione è ritornata alla normalità. Al solito la stampa ha esagerato con i titoli e gli articoli: sembrava che avesse ceduto la struttura e non il terreno.

Qualche giorno prima uno smottamento era avvenuto anche sulla Pontebbana in prossimità del sottopassaggio della tangenziale est di Udine. Era subito intervenuta da Mestre una squadra di RFI per mettere in sicurezza la scarpata.

## Trainwatching

Il giorno 27 ottobre a Tarvisio Boscovverde era presente una doppia di Taurus in partenza con un merci in direzione Austria formata dalla 1216 922 "Vania" di Adria Transport e dalla 1216 910 di LTE. Il merci era composto di Eaos blu di PKP Cargo usati per i rottami di ferro che rientrano vuoti a trazione Inrail sul lato italiano. Probabile che le tre società siano partner. Potrebbe però essersi trattato di una presenza eccezionale dato che anche alcuni ferrovieri hanno fotografato la doppia. Gli stessi carri componevano anche un treno Serfer trainato da ÖBB in Austria e da E 655 in Italia. Quella mattina c'erano 7 merci contemporaneamente su un totale di 8 binari, tutti privati (RCT, Adria Transport, LTE, Railpool, Inrail, Serfer) assente, almeno in quel momento, Trenitalia Cargo. Daniele De Anna

Il giorno 28 ottobre a Remanzacco si è verificato un incrocio tra i due Stadler, che normalmente non avreb-

*Treno di carri Eaos PKP trainato dalle Taurus LTE e Adria Transport in partenza da Tarvisio BV il 27 ottobre 2014 (foto D. De Anna)*



*Sette binari su otto erano occupati da treni merci a Tarvisio BV il 27 ottobre 2014 (foto D. De Anna)*



be nulla di strano, se non fosse che non si verificava da mesi. Lo 002 infatti è stato in officina molto tempo per interventi ai motori. Si trattava di un invio a Cividale dello 002 che dal giorno dopo è rien-

trato in servizio. Negli ultimi anni è stato molto raro che i due convogli circolassero contemporaneamente, causa guasti ora dell'uno o dell'altro.

Daniele De Anna



*Incrocio a Remanzacco il 28 ottobre 2014 tra i due Stadler della FUC (foto D. De Anna)*

Il 1° novembre il regionale R11036 Venezia-Udine era composto da carrozze a due piani primo tipo (Casaralta). Anche il R11032 Venezia-Udine del 25 novembre aveva in composizione 3 carrozze a due piani e una pilota.

Giampaolo Scodellaro

Dal 3 al 6 novembre l'ETR 400.04, attrezzato con apparecchiature per diagnostica, ha compiuto una serie di test sulla Pontebbana tra Gemona e Carnia per prove relative al suo collaudo e per verificare i lavori di rinnovo del binario. La linea è stata scelta per le caratteristiche di pendenza e perché offre molte tracce orarie libere.

Enrico Ceron

La mattina del 12 novembre a causa della chiusura della linea Trieste-Venezia tra Portogruaro e San Giorgio di Nogaro per la piena del torrente Cormor, che era arrivata a sfiorare il ponte della ferrovia, molti treni sono stati deviati via Udine. Nella stazione di Udine si è così potuto osservare una cosa mai vista: una tripla mista di Minuetto, uno diesel e due elettrici, tutti in trazione proveniente da Venezia. Anche i due Frecciabianca Trieste-Torino sono stati deviati. Inoltre quella mattina era presente anche il treno diagnostico Tallette con due Caimani di 6ª serie. Nel pomeriggio con la riapertura della linea la situazione è ritornata alla normalità.

Daniele De Anna

Dalla metà di novembre il Micotra ha in composizione 3 carrozze: il bagagliaio è stato sostituito da una carrozza a scompartimenti.

Daniele De Anna



*Il Micotra da novembre ha tre carrozze. Udine, 21 novembre 2014 (foto D. De Anna)*



*Il Frecciarossa 1000 ETR 400.004 ha effettuato delle corse prova tra Gemona e Carnia. Gemona, 4 novembre 2014 (foto E. Ceron)*



*Affollamento nella stazione di Udine il 12 novembre 2014. Da sinistra tripla di Minuetto, Frecciabianca Trieste-Torino in transito, Vivalto per Venezia, Frecciabianca Udine-Milano (foto D. De Anna)*



*Tripla di Minuetto (due elettrici e uno diesel) deviata su Udine il 12 novembre 2014 (foto D. De Anna)*

**il tender**

N° 75 - Anno 19 (N° 4 / 2014)

Supplemento di Cronaca e Cultura  
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.  
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine  
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio